

# ANALISA KESIAPSIAGAAN TANGGAP DARURAT KAPAL PENUMPANG DI PELABUHAN PAOTERE

Geby Pata'dungan<sup>1)</sup>, Rahmat Alfian<sup>1)</sup>, Taufiqur Rachman<sup>2)</sup> dan Chairul Paotonan<sup>2)</sup>

<sup>1)</sup>Mahasiswa Departemen Teknik Kelautan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin

<sup>2)</sup>Dosen Departemen Teknik Kelautan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin

Email: gebypatadungan@gmail.com

## Abstrak

Penerapan Kesehatan dan Keselamatan Kerja di atas kapal penumpang merupakan hal yang sangat penting bagi penumpang dan ABK kapal dalam menjalankan aktifitas transportasi laut kepulauan. Kondisi minimnya peralatan keselamatan yang disediakan di atas kapal-kapal penumpang yang sandar di Pelabuhan Paotere akan berpengaruh terhadap aspek keselamatan penumpang dan ABK kapal. Penelitian ini bertujuan untuk meninjau seberapa besar perhatian pihak pemilik kapal terhadap perangkat keselamatan pelayaran bagi kapal penumpang yang ada di Pelabuhan Paotere serta untuk meninjau seperti apa kesiapan pemilik kapal terhadap kesiapsiagaan tanggap darurat kapal saat terjadi keadaan darurat di kapal saat berlayar. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian deskriptif. Data primer didapatkan dari hasil pengamatan langsung dan wawancara terhadap beberapa pihak terkait dengan keselamatan kerja pada kapal penumpang di Pelabuhan Paotere. Data sekunder diperoleh dari berbagai sumber seperti literatur dan dokumen yang ada pada instansi terkait. Ketersediaan peralatan keselamatan kapal penumpang yang tambat di Pelabuhan Paotere Kota Makassar masih terbatas dan ada yang tidak memenuhi standar kelayakan. Peralatan keselamatan ini meliputi pelampung, sekoci penyelamat, dan alat pemadam kebakaran. Beberapa pelampung yang diletakkan di atas kapal tidak layak digunakan karena terdapat beberapa komponen peralatan tidak lengkap, seperti tali yang rusak bahkan hilang, dapat mengakibatkan kurang berfungsinya alat pelampung pada saat digunakan. Penerapan simulasi kejadian darurat merupakan salah satu upaya preventif dalam penerapan Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) di atas kapal. Penetapan prosedur kesiapsiagaan tanggap darurat di atas kapal dapat mengurangi dampak resiko bahaya kecelakaan dan dapat mereduksi korban yang akan ditimbulkan. Penggalakan sosialisasi tentang penerapan K3 di atas kapal akan mendorong keberhasilan aktifitas moda transportasi laut yakni dengan terjadinya peningkatan indeks keselamatan pelayaran.

**Kata kunci:** kapal penumpang, peralatan keselamatan, kesiapsiagaan tanggap darurat

## PENDAHULUAN

Indonesia dikenal sebagai negara maritim dengan luas sekitar 1,5 juta Km<sup>2</sup> dengan komposisi luas wilayah laut empat kali luas daratan. Sebagai negara kepulauan, Indonesia memiliki jumlah pulau sebanyak 17.508 yang tersebar, baik besar maupun kecil, dan hampir setengahnya dihuni oleh manusia yang mutlak sangat membutuhkan konektifitas antara pulau yang satu dengan lainnya. Atas kedua kondisi alamiah ini maka sudah sewajarnya bila negara maritim ini menempatkan sektor perhubungan laut dalam kedudukan yang amat penting. Hal ini menunjukkan bagaimana pentingnya makna transportasi laut sebagai sarana konektivitas antar pulau dalam mewujudkan persatuan dan kesatuan pertahanan keamanan, politik, sosial, budaya, dan khususnya di sektor ekonomi dan perdagangan.

Pelabuhan Paotere adalah salah satu pelabuhan yang terletak di Kota Makassar yang menyediakan jasa transportasi laut. Pelabuhan Paotere ini fokus melayani kapal layar motor (KLM) yang rutin melakukan perdagangan dan transportasi antar pulau. Dalam dunia transportasi laut, penerapan Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) sangat ditekankan karena aspek keselamatan merupakan salah satu tolak ukur keberhasilan transportasi laut. K3 di atas kapal merupakan hal yang sangat penting dan dibutuhkan guna menunjang aktifitas bagi penumpang dan anak buah kapal (ABK) kapal dalam menjalankan aktifitas transportasi laut kepulauan. Penerapan K3 bagi kapal-kapal yang tambat di salah satu dermaga di Pelabuhan Paotere, seperti ditunjukkan pada Gambar 1, sangat menarik untuk dikaji berkaitan dengan kesiapsiagaan tanggap darurat kapal penumpang dari aspek peralatan keselamatan.



**Gambar 1.** Peta dan lokasi studi dermaga tempat sandar kapal penumpang di Pelabuhan Paotere  
(Sumber: Google earth diakses pada tanggal 25/9/2019)

Aktivitas Pelabuhan Paotere ini terbilang cukup ramai dimana setiap harinya selalu ada aktivitas bongkar muat yang terjadi, baik aktifitas naik-turunnya penumpang maupun aktifitas bongkar muat barang, dengan penumpang berasal dari wilayah kepulauan di sekitar Kota Makassar. Barang-barang bawaan penumpang dari pulau-pulau di sekitar Makassar memasuki Kota Makassar memberikan dampak terhadap kegiatan perekonomian Kota Makassar. Kapal penumpang yang dioperasikan di Pelabuhan Paotere memiliki kapasitas  $\pm 15$  GT yang mana mampu memuat penumpang hingga 40 orang. Meskipun kapal yang ada sudah menyediakan peralatan keselamatan yang cukup memadai tetapi tidak menjamin keselamatan secara penuh. Sampai saat ini masih banyak kasus kecelakaan dalam pelayaran di laut, yang disebabkan akibat kurangnya pemahaman penumpang atau ABK kapal tentang K3, serta sistem keselamatan di laut yang masih terbilang masih lemah atau penerapan prosedur kesiapsiagaan tanggap darurat kapal yang belum optimal.

Kajian ini bertujuan untuk meninjau seberapa besar perhatian pihak pemilik kapal terhadap peralatan keselamatan pelayaran kapal penumpang yang ada di Pelabuhan Paotere serta untuk meninjau sejauh mana kesiapan pemilik kapal terhadap prosedur kesiapsiagaan tanggap darurat kapal saat terjadi keadaan darurat di kapal saat berlayar. Dengan kajian ini diharapkan pihak pemerintah setempat dapat lebih menggiatkan aktifitas sosialisasi mengenai keselamatan dalam pelayaran dan penerapannya di lapangan sehingga akan meminimalisir korban dan resiko kecelakaan yang terjadi pada saat kapal berlayar. Dengan sosialisasi ini akan menyadarkan masyarakat perihal pentingnya K3 di atas kapal. Jika setelah dilakukan sosialisasi dan masih sedikit yang mengaplikasikan dari sosialisasi tersebut, maka pihak kesyahbandaran dapat menunda keberangkatan kapal tersebut.

## LANDASAN TEORI

Dalam kajian ini mengacu pada Undang-Undang No. 17 tahun 2008 yang mengatur transportasi laut, dimana pada salah satu pasalnya menjelaskan bahwa pemerintah wajib menjamin kelancaran arus lalu lintas laut yang mengangkut penumpang dan barang dengan aman dan selamat. Oleh karena itu, sebagai implementasinya harus ada upaya yang serius dari berbagai pihak guna mewujudkan transportasi laut yang aman.

Undang-Undang No. 1 tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja terdiri atas 11 Bab dan 18 pasal. Selain materi Keselamatan Kerja, UU ini juga memuat aturan tentang Kesehatan Kerja. Undang-Undang ini mempunyai sasaran dan tujuan secara umum yakni: 1/. Memberikan perlindungan terhadap tenaga kerja agar selalu dapat meningkatkan kesejahteraan, produksi dan produktivitas nasional; 2/. Memberi perlindungan terhadap orang lain yang berada di tempat kerja, agar selalu selamat dan sehat; dan 3/. Memberikan perlindungan terhadap setiap sumber produksi agar selalu dapat dipakai dan digunakan secara aman dan efisien.

Sedangkan sasaran dan tujuan secara khusus yaitu mencegah dan mengurangi kecelakaan dan akibatnya serta mengamankan mesin, pesawat, instalasi, alat peralatan kerja, bahan dan hasil produksi. Oleh karena itu sebaiknya, dengan terselenggaranya K3 yang baik dan tepat akan memberikan ketenangan dan kegairahan kerja yang

menunjang pertumbuhan dan perkembangan produksi dan produktifitas, serta memberikan iklim yang baik dalam menimbulkan stabilitas sosial terutama di kalangan masyarakat ketenagakerjaan.

## METODE PENELITIAN

Penelitian deskriptif ini bertujuan memberikan gambaran mengenai kesiapsiagaan tanggap darurat kapal penumpang pada saat berlayar ditinjau dari aspek peralatan keselamatan pelayaran. Obyek penelitian ditentukan kapal penumpang yang tambat di Pelabuhan Paotere Kota Makassar, tepatnya di dermaga yang diperuntukkan bagi kapal penumpang trayek dari Kota Makassar ke Kepulauan Spermonde. Data primer dan sekunder juga diperoleh dari wawancara dengan penumpang kapal, nahkoda atau ABK kapal, dan pemilik kapal. Analisis dilakukan secara komprehensif antara persoalan yang terjadi di lapangan dan dipadukan dengan berbagai sumber penelitian yang telah dilakukan dan berhubungan dengan solusi Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3).

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Sarana dan prasarana Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) di atas kapal

Hasil pengamatan menunjukkan ketersediaan peralatan keselamatan masih terbatas dan ada yang tidak memenuhi standar kelayakan. Berdasarkan hasil wawancara dari tiga kapal yang diteliti, semua kapal telah menyediakan pelampung (*life jacket*), dua kapal menyediakan *life jacket* dengan jumlah lebih banyak dari kapasitas penumpang dan satu kapal menyediakan pelampung dengan jumlah yang kurang dari kapasitas penumpang.



**Gambar 2.** Kondisi peralatan keselamatan pada kapal

Pemilik kapal juga menyatakan bahwa kapalnya dilengkapi dengan sekoci penyelamat (*life boat*), tapi pada saat observasi dilakukan, sekoci penyelamat tersebut tidak berada di atas kapal. Demikian pula peralatan pemadam kebakaran (*fire extinguisher*) yang harusnya menjadi salah satu alat Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) wajib pada ketiga kapal, justru tidak satupun kapal menyediakan alat pemadam kebakaran (*fire extinguisher*).

Peralatan K3 yang digunakan di atas kapal harus memenuhi standar dan layak sehingga dapat berfungsi sebagaimana mestinya. Hasil observasi menunjukkan kondisi pelampung (*life jacket*) yang diletakkan di atas kapal tidak layak digunakan karena terdapat beberapa pelampung yang tali pengikatnya terlepas. Hal ini berdampak terhadap fungsi pelampung pada saat digunakan tidak optimal. Apabila sebuah komponen peralatan tidak lengkap, maka kelayakan penggunaan alat tersebut berkurang. Pelampung penolong dengan tali yang rusak bahkan hilang, dapat mengakibatkan kurang berfungsinya alat pelampung saat digunakan. Lebih lanjut, penyimpanan peralatan pelampung tidak ditempatkan pada lokasi yang permanen/tetap di bawah geladak teratas (*top deck*), terlindung, dan mudah dijangkau oleh penumpang dan ABK pada saat terjadi kecelakaan.



**Gambar 3.** Alat keselamatan yang tidak terawat dan tertata baik



**Gambar 4.** Penyimpanan alat keselamatan yang tidak sesuai, terbungkus karung

### **Sistem Penanganan Keadaan Darurat Kapal Penumpang**

Simulasi kejadian darurat merupakan salah satu upaya preventif dalam menerapkan K3. Sebelum kapal berangkat berlayar, setiap Nakhoda kapal wajib melakukan pengurusan izin ke Kantor Syahbandar dan melihat perkiraan cuaca yang dikeluarkan oleh BMKG (Badan Meteorologi Klimatologi dan Geofisika). Sebelum berlayar, nakhoda kapal wajib menentukan rute jalur yang aman. Rute diplot melalui *GPS* dengan memperhatikan peta alur pelayaran yang aman, menghindari karang dan area berbahaya. Keselamatan ABK diberlakukan dengan kewajiban pemakaian alat-alat keselamatan di atas kapal. Instruksi tata cara pemakaian *life jacket*, penggunaan *life boat* dan *fire extinguisher* ditempelkan di beberapa dinding kapal yang mudah dijangkau dan dilihat oleh penumpang. Tata cara pemakaian dan

fungsi peralatan keselamatan penting diperhatikan, sebab terkait dengan keselamatan kerja personal/individu yang berdampak terhadap keselamatan orang lain pada saat terjadi kecelakaan. Hal ini ditimbulkan oleh karena perasaan panik dan ketakutan pada saat terjadi kecelakaan. Pekerjaan di laut memiliki resiko yang lebih besar dibandingkan di darat. Resiko ini dapat diminimalkan jika pekerja tanggap akan prosedur keadaan darurat, tidak panik, dan mengerti akan tugas masing-masing saat terjadi keadaan darurat, sesuai dengan rencana tanggap darurat (*emergency respon plan*).

Keadaan darurat saat berlayar harus sangat diperhatikan dalam penanganannya, terutama dalam hal kesiapsiagaan. Keadaan darurat saat berlayar dapat disebabkan antara lain: kebakaran, tubrukan, terbalik akibat ombak, dan kandas. Semua keadaan darurat jika masih dapat dilakukan penanganan di atas kapal dan kapal masih bisa difungsikan untuk berlayar, maka proses evakuasi hanya dilakukan pemindahan ke tempat yang aman. Kebiasaan seseorang dalam penanganan keadaan darurat dapat menurunkan kecemasan, sehingga tindakan yang diambil akan lebih tenang, cepat, dan tepat.

Hasil observasi dan wawancara terhadap pemilik kapal terkait prosedur tanggap darurat di atas kapal penumpang masih belum diterapkan dengan baik padahal kecelakaan dan keadaan darurat adalah hal yang bisa saja terjadi kapan saja. Pelayaran sangat dipengaruhi oleh kondisi cuaca dan jika cuaca tiba-tiba buruk maka nahkoda dapat mengambil keputusan untuk melanjutkan perjalanan atau tidak, singgah ke pulau terdekat untuk menunggu cuaca membaik atau putar arah dan kembali ke pelabuhan awal. Untuk prosedur penyelamatan pada kapal itu sendiri masih belum ada kesiapan secara pasti dari pemilik dan awak kapal (nahkoda dan ABK) karena mereka berpendapat bahwa tidak perlu ada prosedur seperti itu karena menurut mereka pelampung (*life jacket*) itu sudah cukup untuk digunakan saat keadaan darurat.

## KESIMPULAN

Ketersediaan peralatan keselamatan kapal penumpang yang tambat di Pelabuhan Paotere Kota Makassar masih terbatas dan ada yang tidak memenuhi standar kelayakan. Peralatan keselamatan ini meliputi pelampung (*life jacket*), sekoci penyelamat (*life boat*), dan alat pemadam kebakaran (*fire extinguisher*). Beberapa pelampung yang diletakkan di atas kapal tidak layak digunakan karena terdapat beberapa komponen peralatan tidak lengkap, seperti tali yang rusak bahkan hilang, dapat mengakibatkan kurang berfungsinya alat pelampung pada saat digunakan. Penerapan simulasi kejadian darurat merupakan salah satu upaya preventif dalam penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) di atas kapal. Penetapan prosedur kesiapsiagaan tanggap darurat di atas kapal dapat mengurangi dampak resiko bahaya kecelakaan dan dapat mereduksi korban yang akan ditimbulkan. Penggalakan sosialisasi tentang penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) di atas kapal akan mendorong keberhasilan aktifitas moda transportasi laut yakni dengan terjadinya peningkatan indeks keselamatan pelayaran.

## DAFTAR PUSTAKA

- <https://teorionline.wordpress.com/2010/01/24/populasi-dan-sampel/comment-page-4/>  
[http://hartatyfatshaf.blogspot.com/2013/09/triangularisasi-dalam-penelitian-kualitatif\\_21.html](http://hartatyfatshaf.blogspot.com/2013/09/triangularisasi-dalam-penelitian-kualitatif_21.html)  
<https://www.statistikian.com/2017/02/metode-penelitian-metodologi-penelitian.html>  
<https://ejurnal.itats.ac.id/semitan/article/view/543>  
<http://journal.ipb.ac.id/index.php/jtpk/article/view/21087>  
Anjas, G. dan Widodo, 2019, Analisis Penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Pada Kapal Penumpang di PT PELNI Semarang, Seminar dan Konferensi Nasional IDEC  
Jusna, Tibertius, Nempung., 2016, Peranan Transportasi Laut dalam Menunjang Arus Barang dan Orang Di Kecamatan Maligano Kabupaten Muna.  
Muhadjir, N., 1996. Metodologi Penelitian Kualitatif. Rakesarasin, Yogyakarta.  
Suhartoyo, 2018, Perlindungan dan Keselamatan Kerja di Kapal: Suatu Tinjauan Normatif, Administrative Law & Governan ce Journal, Vol.1 Edisi 3.